

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
6. Mai 2004 (06.05.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/037594 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: B60K 6/04, H02K 7/18

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2003/011370

(22) Internationales Anmeldedatum:
14. Oktober 2003 (14.10.2003)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
102 48 715.4 18. Oktober 2002 (18.10.2002) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): COMPACT DYNAMICS GMBH [DE/DE]; Moosstrasse 9, 82319 Starnberg (DE). BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT [DE/DE]; Petuelring 130, 80809 München (DE).

(72) Erfinder; und
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): GRÜNDL, Andreas [DE/DE]; Haseneystasse 20, 81377 München (DE). HOFFMANN, Bernhard [DE/DE]; Otto-Gassner-Strasse 3, 82319 Starnberg (DE). RASCH, Reinhard [DE/DE]; Breitbrunner Strasse, 82229 Hechendorf (DE). MÖRTL, Friedrich [DE/DE]; Mainblickstrasse 16, 97737 Gemünden a. Main (DE). GLONNER, Hans [DE/DE]; Kuglweg 14, 85276 Pfaffenhofen (DE). GÖTZ, Georg [DE/DE]; Hienraching 4, 84439 Steinkirchen (DE). MICHAEL, Jörg [DE/DE]; Arnikastrasse 3, 85055 Ingolstadt (DE). KAINDL, Markus [DE/DE]; Robert-Bosch-Strasse 21, 85296 Rohrbach (DE).

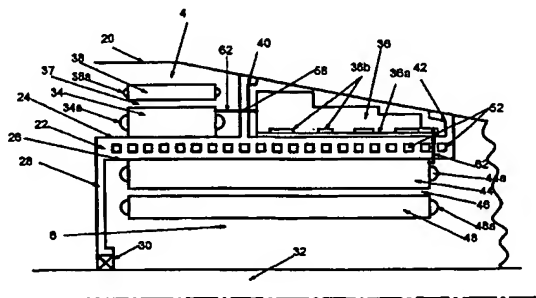
(74) Anwalt: SCHMIDT, Steffen, J.; Schweigerstr. 2, 81541 München (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (national): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR,

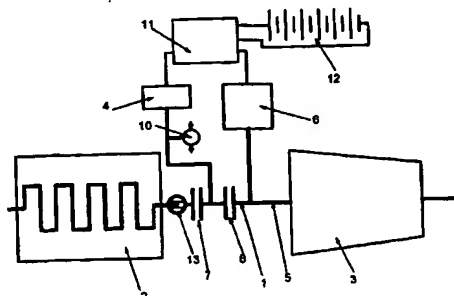
[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: HYBRID DRIVING SYSTEM FOR A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: HYBRIDANTRIEB FÜR EIN KRAFTFAHRZEUG



(57) Abstract: The invention relates to a hybrid driving system for a motor vehicle which is provided with a transmission assembly comprising a combustion engine, a variable gear box and first and second electric machines which can be used in the form of an engine and a generator, each machine being provided with a stator and rotor. The second electric machine is permanently connected to the input of the gear box by a power connection, and a connectable clutch is arranged between the drive shaft of the combustion engine and each machine which are connectable to each other or to an electric power source by means of an electronic power control. Said two electric machines are arranged in the same crankcase. One of the stators of the electric machines is arranged together with the electronic power control and/or with the other stator on a common support.



(57) Zusammenfassung: Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, mit einem Verbrennungsmotor und einem Fahrzeuggetriebe mit veränderbarer Übersetzung und einer ersten und einer zweiten, sowohl als Motor als auch als Generator betreibbaren elektrischen Maschine, die jeweils einen Stator und einen Rotor aufweisen, wobei die zweite elektrische Maschine mit einem Eingang des Fahrzeuggetriebes in permanentem Kraftschluss steht, wobei zwischen den elektrischen Maschinen und der Antriebswelle des Verbrennungsmotor jeweils eine schaltbare Kupplung angeordnet ist, und wobei die elektrischen Maschinen über eine elektronische Leistungsansteuerung miteinander und/oder mit einer elektrischen Energiequelle zu verbinden sind. Die beiden

elektrischen Maschinen sind in einem gemeinsamen Gehäuse anzuordnen, und einer der Statoren der elektrischen Maschinen ist mit der elektronischen Leistungsansteuerung und/oder dem anderen Stator auf einem gemeinsamen Träger aufgenommen.



KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN,
MW, MX, MZ, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU,
SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA,
UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI-Patent (BF, BJ, CF, CG,
CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

(84) **Bestimmungsstaaten (regional):** ARIPO-Patent (GH,
GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW),
eurasisches Patent (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ,
TM), europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE,
DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL,

*Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Ab-
kürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Co-
des and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der
PCT-Gazette verwiesen.*

Hybridantrieb für ein Kraftfahrzeug

Beschreibung

Hintergrund der Erfindung

Die Erfindung betrifft einen Hybridantrieb für ein Kraftfahrzeug, mit einem Verbrennungsmotor und einem Fahrzeuggetriebe mit veränderbarer Übersetzung und einer ersten und einer zweiten, sowohl als Motor als auch als Generator betreibbaren elektrischen Maschine, die jeweils einen Stator und einen Rotor aufweisen, wobei die zweite elektrische Maschine mit einem Eingang des Fahrzeuggetriebes in permanentem Kraftschluß steht, zwischen den elektrischen Maschinen und der Antriebswelle des Verbrennungsmotor jeweils eine schaltbare Kupplung angeordnet ist, und wobei die elektrischen Maschinen über eine elektronische Leistungsansteuerung miteinander und/oder mit einer elektrischen Energiequelle zu verbinden sind.

Elektromotoren als Antriebsmotoren für Kraftfahrzeuge, welche von einer Batterie oder einer bordeigenen Brennstoffzelle mit elektrischer Energie gespeist werden, ermöglichen ein emissionsloses und fast geräuschloses Fahren, wobei sie in ihrer Bauart kompakt sind. Allerdings sind die Fahrleistungen rein elektrisch angetriebener Fahrzeuge aufgrund der begrenzten zur Verfügung stehenden Speicherkapazitäten derzeit gebräuchlicher Batterien stark eingeschränkt, weshalb Elektrofahrzeuge bisher nur in Sonderbereichen Anwendung finden.

Neben rein elektrischen Antriebssystemen sind auch teilelektrische Fahrzeugantriebe bekannt, welche auch als "Hybrid-Antriebe" bezeichnet werden. Diese teilelektrischen Antriebssysteme haben als Antriebsaggregat hauptsächlich einen Verbrennungsmotor, mit dem eine große Leistungsfähigkeit und Reichweite des Kraftfahrzeuges ermöglicht wird. Ergänzend ist wenigstens eine elektrische Maschine zwischen dem Verbrennungsmotor und dem Getriebe angeordnet, welche seriell oder parallel zum Antriebsstrang (zwischen Verbrennungsmotor und Getriebe) angeordnet ist und die Vorteile der Elektroantriebe, wie z. B. eine Bremsenergierückgewinnung und ein emissionsfreies Fahren bietet.

Bei sog. seriellen Hybrid-Antrieben wird in einem Fahrbereich mit begrenzter Leistung rein elektrisch gefahren, d. h. der Verbrennungsmotor und eine der beiden elektrischen Maschinen stehen. Die gesamte benötigte Energie wird aus einer Batterie zugeführt. In einem zweiten Fahrbereich wird mit dem Verbrennungsmotor gefahren, der die zweite, als Generator arbeitende elektrische Maschine antreibt, welche wiederum die Energie für den Fahrmotor im elektrischen Betrieb liefert. Derartige serielle Hybridantriebe arbeiten ohne Kupplungen mit einem ständigen Kraftschluß.

Bei sog. parallelen Hybrid-Antrieben wird mit einem mit einer Getriebeeingangswelle verbundenen Elektromotor rein elektrisch angefahren. Währenddessen steht der Verbrennungsmotor still, der durch eine kraftschlüssige Kupplung von der Getriebeeingangswelle getrennt ist. Bei höherem Leistungsbedarf, z. B. ab einer bestimmten höheren Fahrgeschwindigkeit, wird der Verbrennungsmotor durch das Schließen einer Kupplung gestartet, wobei der Verbrennungsmotor dann als primäre Antriebsquelle dient. Der Elektromotor kann dann als zusätzliche Leistungsquelle oder als Generator zum Laden der Fahrzeugbatterie verwendet werden.

Der Erfindung zugrundeliegendes Problem

Der Bauraum in Kraftfahrzeugen, insbesondere in Personen-Kraftfahrzeugen ist sehr begrenzt. Ein wesentlicher Gesichtspunkt ist die einfache Montierbarkeit und die Eignung zur Serienfertigung der oben geschilderten Hybrid-Antriebe.

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Hybridantrieb für ein Kraftfahrzeug zu schaffen, der im Betrieb sicher ist, der kompakt baut, und der einfach zu montieren und zu testen ist.

Erfindungsgemäße Lösung

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe mit einem Hybrid-Antrieb gemäß den Merkmalen des Patentanspruches 1 gelöst. Dazu sind die beiden elektrischen Maschinen in einem gemeinsamen Gehäuse anzuordnen und einer der Statoren der elektrischen Maschinen ist mit der elektronischen Leistungsansteuerung und/oder dem anderen Stator auf einem gemeinsamen Träger aufgenommen.

Diese Ausgestaltung ermöglicht eine platzsparende modulare Montage mit vorangehender Prüfung der Funktionsfähigkeit der Statoren und deren Zusammenwirken mit der elektronischen Leistungsansteuerung. Ausserdem kann der gemeinsame Träger eine zum Kühlen des Stators / der Statoren bzw. der elektronischen Leistungsansteuerung dienende Kühleinrichtung aufweisen.

Dies gilt umsomehr, als die elektrischen Maschinen, insbesondere wenn sie als Wechselfeldmaschinen ausgestaltet sind, mit sog. Frequenzumrichtern als elektronische Leistungsansteuerung betrieben werden. Diese Frequenzumrichter enthalten eine der Anzahl der Phasen der elektrischen Maschine entsprechende Anzahl von Halbbrückenanordnungen, die von einer ggf. ebenfalls in die elektronische Leistungsansteuerung eingegliederte Ansteuerelektronik mit Steuersignalen gespeist wird. Damit wird - je nach dem ob die elektrische Maschine als Motor oder als Generator betrieben wird - die elektrische Leistung aus einer wiederaufladbaren Energiequelle entnommen und der elektrischen Maschine entweder für die gewünschte Drehzahl und das gewünschte Drehmoment zugeführt oder der elektrischen Maschine wird die elektrische Leistung entnommen und für nachgeschaltete Verbraucher bzw. die wiederaufladbare Energiequelle in die geforderte Betrags- und Phasenlage umgesetzt. In bisher bekannten Anordnungen sind die Frequenzumrichter separat von den elektrischen Maschinen angeordnet und mit diesen über mehrphasige Leistungskabel verbunden.

Ein Beispiel einer derartigen Konfiguration einer Leistungselektronik für eine elektrische Maschine ist in der DE 42 30 510 A1 beschrieben. Hierbei wird das Konzept verfolgt, die Elektronik in einer Siedebadkühlung anzuordnen, wobei dieser druckdicht gekapselten Anordnung die Stromzuführungen, die Ansteuersignale für die Steuerelektronik etc. über eine zentrale Öffnung im Boden der Kapsel zugeführt werden.

Problematisch ist hierbei vor allem der Verkabelungsaufwand und die durch die Leitungen zwischen der elektrischen Maschine und dem Frequenzumrichter erforderliche elektromagnetische Abschirmung. Außerdem fällt ein erheblicher Bedarf an Leistungssteckverbindern sowohl auf der Seite des Frequenzumrichters als auch auf der Seite der elektrischen Maschine an. Auch die Kühlung der Leistungselektronik des Frequenzumrichters erfordert nennenswerten Aufwand. Ein weiteres Problem besteht darin, dass die Reparatur eines solchen gekapselten Frequenzumrichters praktisch nicht möglich ist ohne die druckdichte Kapsel zu öffnen. Das Verschliessen der Kapsel

Ist nur mit erheblichem Aufwand möglich. Damit führen selbst geringfügige Defekte an dem gekapselten Frequenzumrichter dazu, dass dieser nur als Ganzes ausgetauscht werden kann.

Die erfindungsgemäße Lösung beschreitet den Weg, die elektrische(n) Maschine(n) bzw. deren Stator(en) und die Ansteuerelektronik auf einem gemeinsamen Träger zu integrieren und durch die gleiche Kühleinrichtung zu kühlen. Mit anderen Worten wird ein tragender Kühlmantel bereitgestellt, der in der Lage ist, sowohl an seiner Innenwand als auch an seiner Aussenwand die Statoren und die Ansteuerelektronik aufzunehmen. Dies spart erheblich Platz und Kosten. Außerdem ist es bei einer ggf. notwendigen Reparatur erheblich einfacher und kostengünstiger lediglich ein oder mehrere defekte Module, und nicht die Ansteuerelektronik als Ganzes auszutauschen. Weiterhin erlaubt die Erfindung, den Abschirmungsaufwand gegen elektromagnetische Störstrahlung erheblich zu reduzieren, da die hochfrequente Leistung führenden Leitungen sehr viel kürzer als bei herkömmlichen - getrennten - Anordnungen sind. Außerdem reduziert sich der Beschaltungsaufwand erheblich, da die bisher üblichen Phasenverteilerschienen auf der Maschinenseite entfallen können.

Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung

In einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung hat der Träger einen im wesentlichen hohlzylindrischen Abschnitt, wobei an seiner Innenwand der eine Stator und an seiner Außenwand der andere Stator angeordnet sind. Alternativ dazu können an dem gemeinsamen Träger beide Statoren entweder an seiner Innenwand oder an seiner Außenwand angeordnet sein. Dabei hat der hohlzylindrische Abschnitt des Trägers einen im wesentlichen kreisringförmigen oder polygonringförmigen Querschnitt.

In einer bevorzugten Ausführungsform ist die Kühleinrichtung von Fluidkanälen durchzogen. Diese können die elektrische Maschine entweder ring- oder wendelförmig umgeben oder im wesentlichen koaxial zur Rotationsachse der elektrischen Maschine(n) bzw. zur Mittelachse des Trägers verlaufen.

Die Kühleinrichtung kann in den Träger bereits bei dessen Herstellung integriert werden. Dies ist zum Beispiel bei einem Träger aus (Aluminium)-Druckguß relativ einfach möglich, da hierbei die Kühleinrichtung mit ihren Fluidkanälen an der Wandung des Trägers auf einfache Weise ausgeformt werden kann. Dabei hat die

Kühleinrichtung in einer Ausführungsform an ihrer Aussenwand wenigstens eine zu wenigstens einem der Fluidkanäle reichende Öffnung, in die an einem der Module der elektronischen Leistungsansteuerung angeordnete Kühlelemente hineinragen. Diese Kühlelemente können zum Beispiel rippen-, steg-, oder stiftförmig ausgestaltet sein.

Zur Verbesserung der Wärmeableitung sowohl aus der elektrischen Maschine als auch von den Modulen der elektronischen Leistungsansteuerung sind die in die Fluidkanäle hineinragenden Kühlelemente so gestaltet, dass sie in dem in den Fluidkanälen strömenden Fluid turbulente Strömungen verursachen. Dies erfolgt zum Beispiel durch quer zur Fluidstrom angeordnete Prallplatten, aufeinander zu oder voneinander weg orientierte Leitschaufeln oder dergl.

Für eine gute elektrische Isolierung und eine gleichzeitige gute thermische Ankopplung der in den Modulen der elektronischen Leistungsansteuerung befindlichen Leistungshalbleiter (MOS-FETs, IGBTs Schottky-Dioden etc.) sind die in die Fluidkanäle hineinragenden Kühlelemente und/oder die Abdeckungen der Module aus Nicht-Eisenmetall, vorzugsweise Kupfer oder Aluminium enthaltendem Material, oder aus Keramik, vorzugsweise aus Aluminiumoxid, Aluminiumnitrid, und/oder Siliziumkarbid enthaltendem Material gebildet.

Um die in den Modulen befindlichen Komponenten der elektronischen Leistungsansteuerung mit den Stator- und/oder Rotorspulen auf möglichst kurzem Wege zu verbinden sind in dem Träger im wesentlichen radial orientierte Leitungen angeordnet, welche von den Stator- und/oder Rotorspulen zu den jeweiligen Modulen der elektronischen Leistungsansteuerung reichen.

Weiterhin sind in oder an dem Träger im wesentlichen entlang des Umfangs orientierte Leitungen angeordnet, welche die jeweiligen Module der elektronischen Leistungsansteuerung miteinander verbinden. Damit können zum einen Ansteuersignale und zum anderen die erforderliche elektrische Leistung an die Module verteilt werden (im Motorbetrieb) bzw. von den einzelnen Modulen abgegriffen werden (im Generatorbetrieb).

Weiterhin kann der Träger an seiner Innenwand und/oder seiner Aussenwand eine Hydraulik-Verteilerplatte insbesondere für das Automatgetriebe bzw. andere hydraulisch betätigte Baugruppen im Antriebsstrang tragen.

Weitere Vorteile und Weiterbildungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und aus den nachfolgend anhand der Zeichnung prinzipmäßig beschriebenen Ausführungsbeispielen.

Kurzbeschreibung der Zeichnungen

Fig.1 zeigt eine schematische Darstellung eines parallelen Hybrid-Antriebes für ein Kraftfahrzeug.

Fig. 2 eine zeigt schematische Darstellung eines seriellen Hybrid-Antriebes für ein Kraftfahrzeug.

Fig. 3 eine zeigt schematische Teil-Darstellung eines erfindungsgemäßen Hybrid-Antriebes im Längsschnitt in einer ersten Ausführungsform.

Fig. 4 eine zeigt schematische Teil-Darstellung eines erfindungsgemäßen Hybrid-Antriebes im Längsschnitt in einer zweiten Ausführungsform.

Detaillierte Beschreibung derzeit bevorzugter Ausführungsformen

In Fig. 1 und 2 ist schematisch ein Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang 1 dargestellt, welcher zwischen einem Verbrennungsmotor 2 und einem mehrgängigem Fahrzeuggetriebe 3 in Gestalt eines Automatgetriebes, eine erste elektrische Maschine 4 und eine mit einer Getriebeeingangswelle 5 direkt und permanent verbundene zweite elektrische Maschine 6 aufweist. Zwischen den elektrischen Maschinen 4 und 6, welche jeweils als Motor und als Generator betreibbar sind, und dem Verbrennungsmotor 2 ist jeweils eine schaltbare Kupplung 7 bzw. 8 angeordnet.

In der Ausführung nach Fig. 1 ist die erste schaltbare Kupplung 7 und die erste elektrische Maschine 4 in einem von dem Antriebsstrang 1 zwischen dem Verbrennungsmotor 2 und der zweiten schaltbaren Kupplung 8 abzweigenden, parallelen Seitenstrang 9 angeordnet und bildet einen parallelen Hybrid-Antrieb. Die erste

elektrische Maschine 4 ist somit durch die erste Kupplung 7 und die zweite elektrische Maschine 6 ist durch die zweite Kupplung 8 von dem Verbrennungsmotor 2 getrennt bzw. zu verbinden.

Bei der einen seriellen Hybrid-Antrieb darstellenden Ausführungsform nach Fig. 2 sind in dem Antriebsstrang 1 vom Verbrennungsmotor 2 abwärts in Richtung des Fahrzeuggetriebes 3 die erste schaltbare Kupplung 7 und die erste elektrische Maschine 4, und nachfolgend die zweite schaltbare Kupplung 8 und die zweite elektrische Maschine 6 in Reihe geschaltet.

In beiden Ausführungen ist die erste elektrische Maschine 4 zum Starten des Verbrennungsmotors 2 vorgesehen. Hierbei wird dann die erste Kupplung 7 geschlossen oder rutscht. Prinzipiell kann die Starterfunktion jedoch von beiden elektrischen Maschinen 4 und 6 wahrgenommen werden.

Die zweite elektrische Maschine 6 dient in erster Linie zum elektrischen Anfahren bei abgekoppeltem Verbrennungsmotor 2. Das Anfahren ist aber auch mit der zweiten elektrischen Maschine 6 und zugeschaltetem laufenden Verbrennungsmotor 2 möglich. Hierzu wird die zweite Kupplung 8 in rutschenden Zustand geschaltet.

In beiden gezeigten Ausführungsformen ist die erste elektrische Maschine 4 direkt mit einer Hydraulikpumpe 10 des Automatgetriebes 3 verbunden. Die Hydraulikpumpe 10 ist zwischen der ersten schaltbaren Kupplung 7 und der ersten elektrischen Maschine 4 angeordnet. Sie wird elektrisch mit der ersten elektrischen Maschine 4 oder mechanisch mit dem Verbrennungsmotor 2 über die geschlossene erste Kupplung 7 angetrieben.

Wie den Fig. 1 und 2 zu entnehmen ist, sind die elektrischen Maschinen 4, 6 über eine elektronische Leistungsansteuerung 11 elektrisch miteinander und mit einer elektrischen Energiequelle 12 in Gestalt einer wiederaufladbaren Batterie verbunden.

Die erste elektrische Maschine 4 ist mit Strom aus der Batterie 12 oder über die Leistungselektronik 11 mit Strom von der zweiten elektrischen Maschine 6 betreib-

bar. In letzterem Fall arbeitet die zweite elektrische Maschine 6 als Generator und die zweite Kupplung 8 wird in offenen oder schlupfenden Zustand geschaltet.

Alternativ hierzu kann auch die erste elektrische Maschine 4 als Generator betrieben werden, wobei die zweite Kupplung 8 in geschlossenen oder schlupfenden Zustand geschaltet ist.

Zwischen die Ausgangswelle des Verbrennungsmotors 2 und die erste Kupplung 7 ist ein Torsionsschwingungsdämpfer 13 zum Schutz des Antriebsstrangs 1 vor Drehungleichförmigkeiten geschaltet.

In Fig. 3 ist veranschaulicht, wie die beiden elektrischen Maschinen 4, 6 in einem gemeinsamen Gehäuse 20 angeordnet sind, das eine im wesentlichen konisch rohrförmige Gestalt aufweist. In dieses Gehäuse 20 ist ein im Querschnitt rundes Aluminium-Druckguss-Rohr als Träger 22 eingeschoben, dessen Innenwand 24 kreisrund und dessen Aussenwand 26 polygonalen Querschnitt hat. An seinem vorderen (in Fig. 3 linken) Ende hat der Träger 22 einen radial nach innen reichenden Stützflansch 28, der über ein Lager 30 sich auf einer Welle 32 abstützt. Auf seiner Aussenwand 26 ist auf das vordere Ende des Trägers 22 ein Stator 34 mit angedeuteten Statorwicklungen 34a der ersten elektrischen Maschine 4 drehfest aufgebracht. Durch einen Luftspalt 37 getrennt rotiert ein Läufer 38 mit ebenfalls angedeuteten Läuferwicklungen 38a um den Stator 34 der ersten elektrischen Maschine 4. Die Abtriebsseite des Läufers 38 zur ersten Kupplung 7 ist hier nicht weiter veranschaulicht.

An der vom vorderen Ende abgewandten Seite der ersten elektrischen Maschine 4 reicht von der Aussenwand 26 des Trägers 22 radial nach aussen ein weiterer (zweiter) Stützflansch 40, der an der Innenwand des Gehäuses 20 befestigt ist. Am hinteren Ende des Trägers 22 ist ein dritter Stützflansch 42 angeformt, der ebenfalls radial nach aussen bis zur Innenwand des Gehäuses 20 reicht und dort befestigt ist.

An der Innenwand 24 des Trägers 22 ist praktisch über dessen gesamte Länge die zweite elektrische Maschine 6 aufgenommen. Der Stator 44 der zweiten elektrischen Maschine 6 mit angedeuteten Statorwicklungen 44a ist an der Innenwand 24 des

Trägers 22 drehfest angebracht. Durch einen Luftspalt 46 getrennt rotiert ein Läufer 48 mit ebenfalls angedeuteten Läuferwicklungen 48a um den Stator 44 der zweiten elektrischen Maschine 6. Die Abtriebsseite des Läufers 48 zur zweiten Kupplung 8 ist hier nicht weiter veranschaulicht.

Zwischen dem zweiten und dem dritten Stützflansch 40 und 42 ist an der Aussenwand 26 des Trägers 22 die elektronische Leistungsansteuerung mit mehreren Modulen 36 entlang des Umfangs verteilt angeordnet. Die Statorwicklungen 34a, 44a der elektrischen Maschinen sind über Leitungen 58 mit den Modulen 36 der elektronischen Leistungsansteuerung verbunden.

In dem Träger 22 sind Kühlkanäle 52 ausgeformt, in denen Wasser oder Öl zirkuliert, das die von den elektrischen Maschinen 4, 6 insbesondere deren Statoren 34, sowie von den Modulen 36 abgegebene Wärmeenergie in einem nicht weiter veranschaulichten Wärmetauscher an die Umgebung abgibt.

In der in Fig. 3 gezeigten Ausführungsform haben die Kühlkanäle 52 eine im wesentlichen konzentrische oder schraubenförmige Leitungsführung und sind zur Aussenwand 26 des Trägers 22 hin geschlossen. Die thermische Ankopplung zwischen den Modulen 36 der elektronischen Leistungsansteuerung und dem Träger 22 erfolgt hier durch elektrisch isolierte aber thermisch leitende, ebene Bodenplatten 36a der Module 36.

Der Träger 22 hat in seiner in Fig. 4 gezeigten Ausgestaltung an seiner polygonalen Aussenwand 26 mit ebenen Flächenabschnitten mehrere Öffnungen 54, durch die jeweils Kühlelemente 58 der Module 36 einer elektronischen Leistungsansteuerung ragen. Die Kühlelemente 58 sind so gestaltet, dass sie in dem in den Fluidkanälen 32 strömenden Wasser oder Öl turbulente Strömungen zur Verbesserung der Wärmeabfuhr aus den Modulen 36 der elektronischen Leistungsansteuerung und aus den elektrischen Maschinen 4, 6 hervorrufen.

Im Übrigen unterscheiden sich die Ausführungsformen der beiden Fig. 3 und 4 dadurch, dass bei Fig. 4 an der Aussenwand des Trägers 22 eine elektrische Maschine als Aussenläufer und die elektronische Leistungsansteuerung angeordnet sind, während an der Innenwand des Trägers 22 die andere elektrische Maschine als Innenläufer angeordnet ist. Demgegenüber ist bei Fig. 4 nur die elektronische

Leistungsansteuerung an der Aussenwand des Trägers angeordnet und beide elektrischen Maschinen sind als Innenläufer an der Innenwand des Trägers angeordnet. Ausserdem ist in Fig. 4 noch gezeigt, wie eine hydraulische Verteilerplatte 70 zwischen den beiden elektrischen Maschinen (oder auch an einer der aussenliegenden Stirnseiten der jeweiligen Maschinen) an der Innenwand 26 des Trägers 22 radial nach innen reichen kann. Die hydraulische Verteilerplatte 70 kann damit ggf. die Funktion des ersten, radial nach innen ragenden Stützflansches 28 mit übernehmen.

Die Module 36 der elektronischen Leistungsansteuerung haben eine im wesentlichen dem vorhandenen Raum angepasste Gestalt und weisen Leistungshalbleiter 36b enthaltende Elektronik auf. Dabei sind die Verlustwärme erzeugenden Leistungshalbleiter 36b mit den Kühlelementen 58 thermisch gekoppelt.

Die Bodenplatten 36a der Module 36 und die Kühlelemente 58 sind aus Kupfer oder Aluminium enthaltendem Material, aus Aluminiumoxid, Aluminiumnitrid oder Siliziumkarbid gebildet.

Schließlich sei bemerkt, daß die Zeichnungen nur zur prinzipiellen Darstellung und der Erläuterung der Erfindung dienen; die tatsächlichen Abmessungen und Proportionen von Ausführungsformen der Erfindung können davon abweichen.

Ansprüche

1. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang (1), mit
 - einem Verbrennungsmotor (2) und einem Fahrzeuggetriebe (3) mit veränderbarer Übersetzung und
 - einer ersten und einer zweiten, sowohl als Motor als auch als Generator betreibbaren elektrischen Maschine (4, 6), die jeweils einen Stator (34, 44) und einen Rotor (38, 48) aufweisen, wobei
 - die zweite elektrische Maschine (6) mit einem Eingang (5) des Fahrzeuggetriebes (3) in permanentem Kraftschluß steht,
 - zwischen den elektrischen Maschinen (4, 6) und der Antriebswelle des Verbrennungsmotor (2) jeweils eine schaltbare Kupplung (7, 8) angeordnet ist, und wobei
 - die elektrischen Maschinen (4, 6) über eine elektronische Leistungsansteuerung (11) miteinander und/oder mit einer elektrischen Energiequelle (12) zu verbinden sind, dadurch gekennzeichnet, dass
 - die beiden elektrischen Maschinen (4, 6) in einem gemeinsamen Gehäuse (20) anzuordnen sind, und
 - einer der Statoren (34, 44) der elektrischen Maschinen (4, 6) mit der elektronischen Leistungsansteuerung (11) und/oder dem anderen Stator (44) auf einem gemeinsamen Träger (22) aufgenommen ist.
2. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass
 - der gemeinsame Träger (22) eine zum Kühlen des Stators / der Statoren (34, 44) bzw. der elektronischen Leistungsansteuerung (11) dienende Kühleinrichtung (52) aufweist.
3. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass
 - der Träger (22) einen im wesentlichen hohlzylindrischen Abschnitt hat, wobei an seiner Innenwand (24) der eine Stator und an seiner Außenwand (26) der andere Stator angeordnet sind.

4. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass

- an dem gemeinsamen Träger (22) beide Statoren entweder an seiner Innenwand oder an seiner Außenwand angeordnet sind.

5. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass

- der hohlzylindrische Abschnitt des Trägers (22) einen im wesentlichen kreisringförmigen oder polygonringförmigen Querschnitt aufweist.

6. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass

- der Träger (22) an seiner Innenwand (24) und/oder seiner Aussenwand (26) eine Hydraulik-Vertellerplatte (70) trägt.

7. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass

- in dem Antriebsstrang (1) zwischen dem Verbrennungsmotor (2) und dem Fahrzeuggetriebe (3) die erste schaltbare Kupplung (7) und die erste elektrische Maschine (4), und die zweite schaltbare Kupplung (8) und die zweite elektrische Maschine (6) in Reihe angeordnet sind.

8. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass

- die erste schaltbare Kupplung (7) und die erste elektrische Maschine (4) in einem von dem Antriebsstrang (1) zwischen dem Verbrennungsmotor (2) und der zweiten schaltbaren Kupplung (8) abzweigenden, parallelen Seitenstrang (9) derart angeordnet sind, daß die erste elektrische Maschine (4) durch die erste Kupplung (7) und die zweite elektrische Maschine (6) durch die zweite Kupplung (8) von dem Verbrennungsmotor (2) trennbar sind.

9. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass

- die erste elektrische Maschine (4) mit einer Hydraulikpumpe (10) des Fahrzeuggetriebes (3) verbunden ist.

10. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass

- die erste elektrische Maschine (4) mit einem oder mehreren Nebenaggregaten des Kraftfahrzeuges zu deren Antrieb verbunden ist.

11. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass

- die zweite elektrische Maschine (6) eine größere elektrische Leistung als die erste elektrische Maschine (4) aufnimmt/abgibt.

12. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass

- das Fahrzeuggetriebe ein Automatgetriebe (3) ist.

13. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass

- die elektronische Leistungsansteuerung (11) in mehrere Module (36) aufgeteilt ist, die jeweils mit wenigstens einer der Stator- und/oder Rotorspulen (22, 24) elektrisch verbunden sind, wobei die Module (36) am Umfang der elektrischen Maschine verteilt angeordnet und mit der Kühleinrichtung des Trägers (22) wärmeleitend gekoppelt sind.

14. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass

- die Module (36) der elektronischen Leistungsansteuerung (11) an der Kühleinrichtung radial aussenliegend angeordnet sind.

15. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass

- die Kühleinrichtung durch den Träger (22) durchziehende Fluidkanäle (32) gebildet ist.

16. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass

- der Träger (22) wenigstens eine Öffnung (54) zu wenigstens einem der Fluidkanäle (52) aufweist, in die an einem der Module (36) der elektronischen Leistungssteuerung angeordnete Kühlelemente (58) hineinragen.

17. Hybrid-Antrieb für ein Kraftfahrzeug nach dem vorhergehenden Anspruch, dadurch gekennzeichnet, dass

- die in die Fluidkanäle (52) hineinragenden Kühlelemente (58) und/oder die Wände der Fluidkanäle (52) so gestaltet sind, dass sie in dem in den Fluidkanälen (52) strömenden Fluid turbulente Strömungen verursachen.

Fig. 1

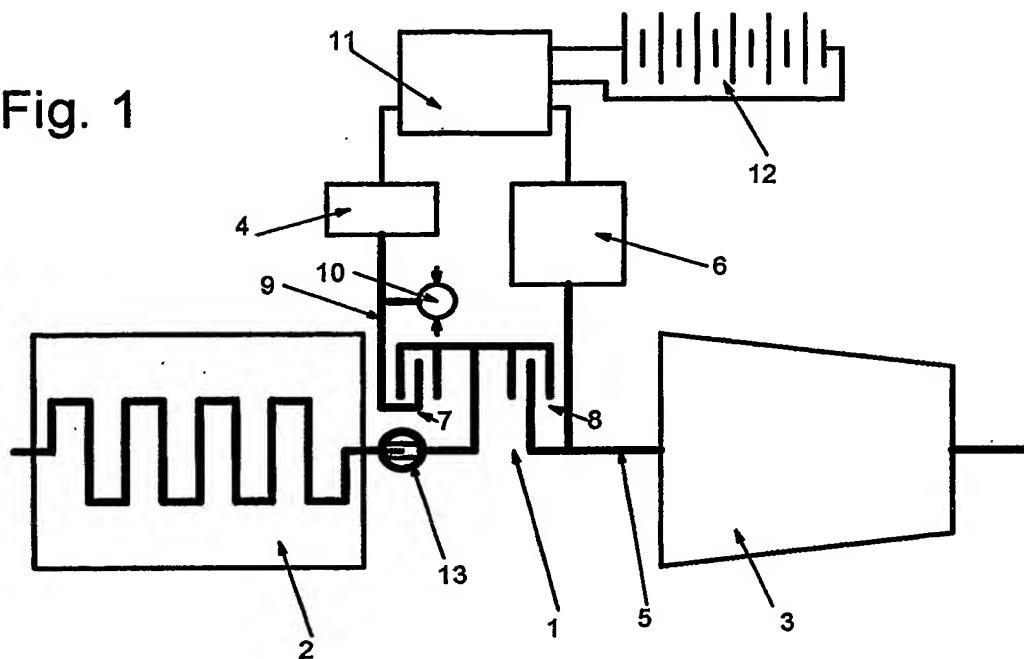
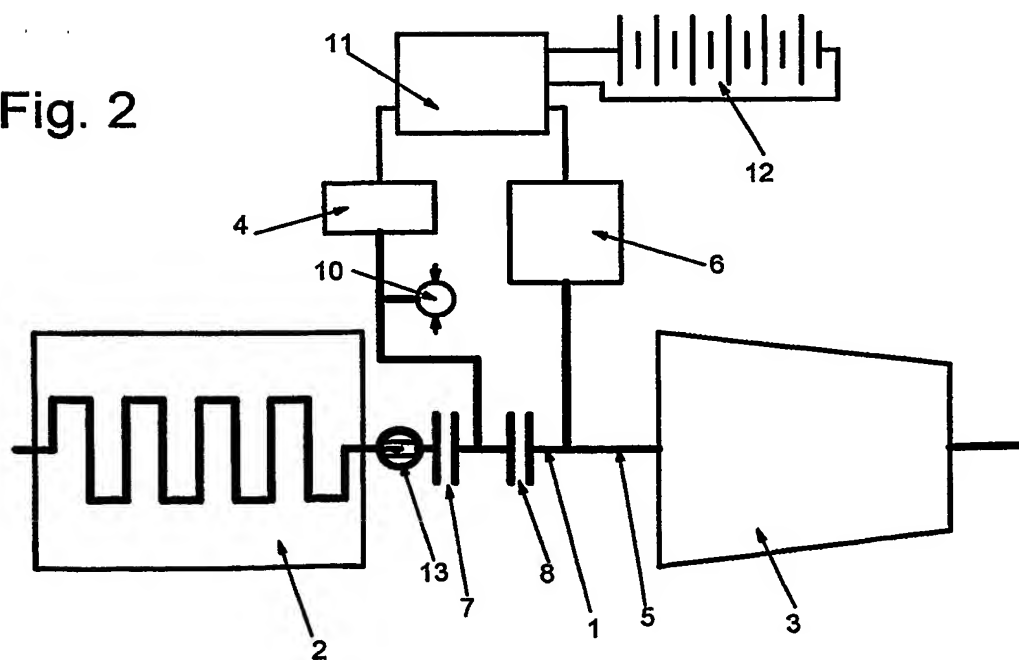


Fig. 2



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PO 03/11370

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B60K6/04 H02K7/18

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 B60K H02K

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EP0-Internal, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 199 17 295 A (VOLKSWAGENWERK AG) 19 October 2000 (2000-10-19) figure 1	1,4-7, 11,12 2,13-17
Y	EP 1 215 418 A (GEN MOTORS CORP) 19 June 2002 (2002-06-19) claims; figures 1,7	2,13-17
X	US 5 935 035 A (SCHMIDT MICHAEL ROLAND) 10 August 1999 (1999-08-10) figures 1,2	1,3-5, 9-12
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 018, no. 453 (M-1662), 24 August 1994 (1994-08-24) -& JP 06 144020 A (AQUEOUS RES:KK), 24 May 1994 (1994-05-24) abstract; figures 1-3	1,3
	--- -/-	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents:

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *Z* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

22 December 2003

Date of mailing of the international search report

07/01/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Bufacchi, B

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

 International Application No
 PCT/JP 03/11370

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	FR 2 811 267 A (PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA) 11 January 2002 (2002-01-11) figure 1	1,3
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1999, no. 13, 30 November 1999 (1999-11-30) -& JP 11 217025 A (FUJI HEAVY IND LTD), 10 August 1999 (1999-08-10) abstract	1
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1999, no. 02, 26 February 1999 (1999-02-26) -& JP 10 309003 A (HINO MOTORS LTD), 17 November 1998 (1998-11-17) abstract; figures 1,2,4,5,7-11,15-18	1
A	US 4 309 620 A (BOCK DITMAR H) 5 January 1982 (1982-01-05) figures 1-3,11	1-17
A	DE 32 31 960 A (KLAUE HERMANN) 1 March 1984 (1984-03-01) figures	2,13-17
A	US 5 833 022 A (WELKE KNUT) 10 November 1998 (1998-11-10) Fluidkanälen 30 claim 5; figures 1-4	2,13-17

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/EP03/11370

Box I Observations where certain claims were found unsearchable (Continuation of item 1 of first sheet)

This international search report has not been established in respect of certain claims under Article 17(2)(a) for the following reasons:

1. ☐ Claims Nos.:
because they relate to subject matter not required to be searched by this Authority, namely:

2. ☐ Claims Nos.:
because they relate to parts of the international application that do not comply with the prescribed requirements to such an extent that no meaningful international search can be carried out, specifically:

3. ☐ Claims Nos.:
because they are dependent claims and are not drafted in accordance with the second and third sentences of Rule 6.4(a).

Box II Observations where unity of invention is lacking (Continuation of item 2 of first sheet)

This International Searching Authority found multiple inventions in this international application, as follows:

See Supplemental Sheet

1. ☐ As all required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers all searchable claims.
2. ☒ As all searchable claims could be searched without effort justifying an additional fee, this Authority did not invite payment of any additional fee.
3. ☐ As only some of the required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers only those claims for which fees were paid, specifically claims Nos.:

4. ☐ No required additional search fees were timely paid by the applicant. Consequently, this international search report is restricted to the invention first mentioned in the claims; it is covered by claims Nos.:

Remark on Protest

- ☐ The additional search fees were accompanied by the applicant's protest.
☐ No protest accompanied the payment of additional search fees.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/EP03/11370

The International Searching Authority has determined that this international application contains multiple (groups of) inventions, namely:

1. Claims: 1, 3-12

Arrangement of a hybrid propulsion system.

2. Claims: 2, 13-17

Arrangement of the cooling device of a hybrid propulsion system.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/03/11370

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 19917295	A	19-10-2000	DE 19917295 A1	19-10-2000
EP 1215418	A	19-06-2002	US 2002077209 A1	20-06-2002
			EP 1215418 A1	19-06-2002
			JP 2002250431 A	06-09-2002
US 5935035	A	10-08-1999	DE 69909908 D1	04-09-2003
			EP 0967103 A2	29-12-1999
			JP 3330900 B2	30-09-2002
			JP 2000069611 A	03-03-2000
JP 06144020	A	24-05-1994	JP 3141262 B2	05-03-2001
FR 2811267	A	11-01-2002	FR 2811267 A1	11-01-2002
JP 11217025	A	10-08-1999	EP 1321326 A2	25-06-2003
			EP 0925981 A2	30-06-1999
			US 2002091028 A1	11-07-2002
			US 6146302 A	14-11-2000
			US 6383106 B1	07-05-2002
JP 10309003	A	17-11-1998	JP 3288256 B2	04-06-2002
US 4309620	A	05-01-1982	NONE	
DE 3231960	A	01-03-1984	DE 3231960 A1	01-03-1984
US 5833022	A	10-11-1998	DE 19629346 A1	22-01-1998
			FR 2751275 A1	23-01-1998
			JP 2866842 B2	08-03-1999
			JP 10080005 A	24-03-1998

INTERNATIONAL RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/ 03/11370

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B60K6/04 H02K7/18

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B60K H02K

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 199 17 295 A (VOLKSWAGENWERK AG) 19. Oktober 2000 (2000-10-19)	1,4-7, 11,12
Y	Abbildung 1	2,13-17
Y	EP 1 215 418 A (GEN MOTORS CORP) 19. Juni 2002 (2002-06-19) Ansprüche; Abbildungen 1,7	2,13-17
X	US 5 935 035 A (SCHMIDT MICHAEL ROLAND) 10. August 1999 (1999-08-10) Abbildungen 1,2	1,3-5, 9-12
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 018, no. 453 (M-1662), 24. August 1994 (1994-08-24) -& JP 06 144020 A (AQUEOUS RES:KK), 24. Mai 1994 (1994-05-24) Zusammenfassung; Abbildungen 1-3	1,3
-/-		

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

& Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

22. Dezember 2003

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

07/01/2004

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Bufacchi, B

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	FR 2 811 267 A (PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA) 11. Januar 2002 (2002-01-11) Abbildung 1	1, 3
A	----- PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1999, no. 13, 30. November 1999 (1999-11-30) -& JP 11 217025 A (FUJI HEAVY IND LTD), 10. August 1999 (1999-08-10) Zusammenfassung	1
A	----- PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1999, no. 02, 26. Februar 1999 (1999-02-26) -& JP 10 309003 A (HINO MOTORS LTD), 17. November 1998 (1998-11-17) Zusammenfassung; Abbildungen 1,2,4,5,7-11,15-18	1
A	----- US 4 309 620 A (BOCK DITMAR H) 5. Januar 1982 (1982-01-05) Abbildungen 1-3,11	1-17
A	----- DE 32 31 960 A (KLAUE HERMANN) 1. März 1984 (1984-03-01) Abbildungen	2,13-17
A	----- US 5 833 022 A (WELKE KNUT) 10. November 1998 (1998-11-10) Fluidkanälen 30 Anspruch 5; Abbildungen 1-4	2,13-17

Feld I Bemerkungen zu den Ansprüchen, die sich als nicht recherchierbar erwiesen haben (Fortsetzung von Punkt 2 auf Blatt 1)

Gemäß Artikel 17(2)a) wurde aus folgenden Gründen für bestimmte Ansprüche kein Recherchenbericht erstellt:

1. ☐ Ansprüche Nr.
weil sie sich auf Gegenstände beziehen, zu deren Recherche die Behörde nicht verpflichtet ist, nämlich
2. ☐ Ansprüche Nr.
weil sie sich auf Teile der internationalen Anmeldung beziehen, die den vorgeschriebenen Anforderungen so wenig entsprechen, daß eine sinnvolle internationale Recherche nicht durchgeführt werden kann, nämlich
3. ☐ Ansprüche Nr.
weil es sich dabei um abhängige Ansprüche handelt, die nicht entsprechend Satz 2 und 3 der Regel 6.4 a) abgefaßt sind.

Feld II Bemerkungen bei mangelnder Einheitlichkeit der Erfindung (Fortsetzung von Punkt 3 auf Blatt 1)

Die Internationale Recherchenbehörde hat festgestellt, daß diese internationale Anmeldung mehrere Erfindungen enthält:

siehe Zusatzblatt

1. ☐ Da der Anmelder alle erforderlichen zusätzlichen Recherchegebühren rechtzeitig entrichtet hat, erstreckt sich dieser internationale Recherchenbericht auf alle recherchierbaren Ansprüche.
2. ☒ Da für alle recherchierbaren Ansprüche die Recherche ohne einen Arbeitsaufwand durchgeführt werden konnte, der eine zusätzliche Recherchegebühr gerechtfertigt hätte, hat die Behörde nicht zur Zahlung einer solchen Gebühr aufgefordert.
3. ☐ Da der Anmelder nur einige der erforderlichen zusätzlichen Recherchegebühren rechtzeitig entrichtet hat, erstreckt sich dieser internationale Recherchenbericht nur auf die Ansprüche, für die Gebühren entrichtet worden sind, nämlich auf die Ansprüche Nr.
4. ☐ Der Anmelder hat die erforderlichen zusätzlichen Recherchegebühren nicht rechtzeitig entrichtet. Der internationale Recherchenbericht beschränkt sich daher auf die in den Ansprüchen zuerst erwähnte Erfindung; diese ist in folgenden Ansprüchen erfaßt:

Bemerkungen hinsichtlich eines Widerspruchs

- ☐ Die zusätzlichen Gebühren wurden vom Anmelder unter Widerspruch gezahlt.
- ☐ Die Zahlung zusätzlicher Recherchegebühren erfolgte ohne Widerspruch.

WEITERE ANGABEN

PCT/ISA/ 210

Die internationale Recherchenbehörde hat festgestellt, daß diese internationale Anmeldung mehrere (Gruppen von) Erfindungen enthält, nämlich:

1. Ansprüche: 1,3-12

Anordnung eines Hybrid-Antriebs

2. Ansprüche: 2,13-17

Anordnung der Kühleinrichtung eines Hybrid-Antriebs

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internat. Aktenzeichen
PC 03/11370

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 19917295	A	19-10-2000	DE	19917295 A1	19-10-2000
EP 1215418	A	19-06-2002	US	2002077209 A1	20-06-2002
			EP	1215418 A1	19-06-2002
			JP	2002250431 A	06-09-2002
US 5935035	A	10-08-1999	DE	69909908 D1	04-09-2003
			EP	0967103 A2	29-12-1999
			JP	3330900 B2	30-09-2002
			JP	2000069611 A	03-03-2000
JP 06144020	A	24-05-1994	JP	3141262 B2	05-03-2001
FR 2811267	A	11-01-2002	FR	2811267 A1	11-01-2002
JP 11217025	A	10-08-1999	EP	1321326 A2	25-06-2003
			EP	0925981 A2	30-06-1999
			US	2002091028 A1	11-07-2002
			US	6146302 A	14-11-2000
			US	6383106 B1	07-05-2002
JP 10309003	A	17-11-1998	JP	3288256 B2	04-06-2002
US 4309620	A	05-01-1982	KEINE		
DE 3231960	A	01-03-1984	DE	3231960 A1	01-03-1984
US 5833022	A	10-11-1998	DE	19629346 A1	22-01-1998
			FR	2751275 A1	23-01-1998
			JP	2866842 B2	08-03-1999
			JP	10080005 A	24-03-1998